



Стець О. М.,
к.ю.н., доцент,
доцент кафедри конституційного,
міжнародного та приватного права
Криворізького факультету
Національного університету
«Одеська юридична академія»
(м. Кривий Ріг, Україна)

УДК 342.951:656.62

РІЧКОВІ ПОРТИ УКРАЇНИ: ПЕРСПЕКТИВИ ОНОВЛЕННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ

Статтю присвячено дослідженню сучасного стану та перспектив правового регулювання роботи та організаційно-правової форми річкових портів України. Відзначається, що сучасний стан розвитку річкового судноплавства в країні свідчить про його занепад. Розглядаються існуючі законопроекти у сфері внутрішнього водного транспорту, звертається увага на їх норми про організаційно-правову форму річкових портів.

Ключові слова: порт, ріки України, річковий порт, оновлення законодавства про внутрішній водний транспорт, річкова інфраструктура.

Стець О. Н. Речные порты Украины: перспективы обновления правового обеспечения деятельности. – Статья.

Статья посвящена исследованию современного состояния и перспектив правового регулирования работы и организационно-правовой формы речных портов Украины. Отмечается, что современное состояние развития речного судоходства в стране свидетельствует о его упадке. Рассматриваются существующие законопроекты в сфере внутреннего водного транспорта, обращается внимание на их нормы об организационно-правовой форме речных портов.

Ключевые слова: порт, реки Украины, речной порт, обновление законодательства о внутреннем водном транспорте, речная инфраструктура.

Stets O. N. River Ports of Ukraine: Prospects of Updating Legal Support of Activity. – Article.

The article is devoted to the research of the current state and prospects of legal regulation of work and organizational – legally form of the river ports of Ukraine. It is noted that the current state of development of river navigation in the country demonstrates its decline. The existing bills in the sphere of the inland water transport are considered, the attention to their norms on legal form of river ports is paid.

Keywords: port, rivers of Ukraine, river port, updating of the legislation on the inland water transport, river infrastructure.

Сучасна глобалізація світової економіки, збільшення товарообігу між віддаленими країнами та міжнародний розподіл праці висувають на перший план транспортну складову будь-якої торговельної діяльності. В межах світової транспортної системи підвищилася конкуренція між окремими видами транспорту, збільшився внесок морського, авіаційного та автомобільного транспорту в загальносвітовий вантажообіг при одночасному зниженні питомої ваги залізниць і внутрішніх водних шляхів. У цих умовах в багатьох країнах відбулася зміна транспортної політики. Основним її імперативом стало створення економічних передумов для повернення вантажопотоків на внутрішні водні шляхи та інтеграція внутрішніх водних шляхів в логістичні ланцюги постачань [1, с. 61].

Окремі аспекти організаційно-правового механізму створення та функціонування річкових портів України та зарубіжжя розглядаються в правничих та економічних розвідках С. Знатнова [1; 2], Г. Таслицького [3], Є. Ключової, В. Бойко [4] та деяких інших, проте розгляд існуючих законопроектів у сфері внутрішнього водного транспорту та дослідження їх норм про організаційно-правову форму створення та функціонування річкових портів в Україні в них відсутні, що визначило мету цього дослідження.

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок, довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро – 1,205 тис. км та (його протоки р. Десна – 520 км і р. Прип'ять – 60 км), р. Дунай (українська ділянка) – 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км [5]. На берегах Дніпра та Південного Бугу розташовані 11 українських річкових портів і пристаней (Каменський, Дніпровський, Запорізький, Київський, Кременчуцький, Миколаївський, Нікопольський, Новокаховський, Херсонський, Черкаський, Чернігівський річкові порти).

На Дністрі розташований Могилів-Подільський, а на Дунаї – Ізмаїльський річковий порт та Ренійський морський порт, що поєднує річковий та морський напрям діяльності [6].

При цьому, сучасний стан розвитку річкового судноплавства в країні свідчить про його занепад: річкові перевезення критично зменшились, скорочується та технічно застаріває річковий флот, погіршується стан відповідної інфраструктури. За даними Державної служби статистики, 90% транспортних перевезень припадає на Дніпро. Протяжність водних шляхів, якими здійснюється судноплавство, порівняно із 1990 р. сьогодні скоротилась майже вдвічі – з 4 тис. км до 2,1 тис. км. А протяжність водних шляхів із гарантованими глибинами скоротилась з 3,1 тис. км до 1,2 тис. км [7].

На переконання міністра інфраструктури В. Омеляна, на даний час нормативно-правова база України з питань внутрішніх водних шляхів має фрагментарний характер, не вирішує головних питань функціонування і умов для сталого розвитку річкової галузі, не зв'язує функціонування річки з діяльністю прибережних промислових територій і міст. Відсутність на сьогодні законодавчого врегулювання сфери внутрішнього водного транспорту у вигляді затвердженого базового закону є вкрай негативним моментом для розвитку ринку та стримуючим фактором для розвитку судноплавства в Україні [8].

Дійсно, за останні декілька років перевезення внутрішнім водним транспортом становлять лише 0,2-0,8% від усіх перевезень в країні. У порівнянні з європейськими державами – це критично малі обсяги. В Німеччині ця цифра становить 12,6%, в Угорщині – 4,2%, в Румунії – 20,7%. Основні категорії вантажів, які транспортуються за допомогою внутрішнього водного транспорту – зерно і агропродукти, металопродукція, продукти хімічної промисловості. За прорахунками, зробленими для проекту Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014–2021 роки, перевезення річковим водним транспортом у п'ять разів економніші, ніж залізничні і вдесятеро дешевші, ніж автомобільні. Щоправда, такий вид транспортування може підійти не для всіх видів вантажу, оскільки є сезонним та здійснюється з низькою швидкістю. Перевагами внутрішнього водного (річкового) перевезення є: найнижча собівартість вантажних перевезень у перерахунку на одну умовну тону вантажу; порівняно низькі інвестиції, які потрібні для відновлення галузі; екологічність [7].

На думку фахівців, спізнення з прийняттям закону «Про внутрішній водний транспорт» в Україні сягло 20 років. Через відсутність чітких правил вантажопотік на внутрішніх водних шляхах України впав з 60 млн тон до 5 млн тон, водні шляхи спорожніли, руйнується інфраструктура [9]. При цьому, відповідно до ст. 369 Угоди про асоціацію з Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони 2014 р. [10], співробітництво її сторін стосується, зокрема, розвитку галузевої стратегії щодо річкового транспорту на основі національної транспортної політики.

В Україні у 2015 р. наказом Міністерства інфраструктури України № 543 затверджено Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, в якому зазначається, що в Україні існує концентрація основних річкових портів (м. Київ, м. Херсон, м. Запоріжжя, м. Дніпро, м. Нікополь, м. Миколаїв, а також м. Чернігів); інші річкові порти і термінали, серед яких порти ПАТ «Дніпродзержинський річковий порт», ПАТ «Новокаховський річковий порт», ПАТ «Кременчуцький річковий порт», ПАТ «Черкаський річковий порт», ТОВ «Світловодський річковий термінал», ТОВ «Зернопорт «Мишурін Ріг», Пристань «Дніпрорудне», а також термінали Переяславський, Вітове, Градизьк, Кам'янка-Дніпровська, Козацький належать різним приватним промисловим і агропромисловим компаніям, таким, як: ТОВ СП «НІБУЛОН», ТОВ «Гермес-Трейдінг» та «УкрАгроКом», які стають активними гравцями на ринку послуг річкового транспорту. Основні річкові порти в містах Херсон, Запоріжжя, Дніпро, Нікополь, Миколаїв, а також Київський портопункт, входять до складу АСК «Укррічфлот» [11].

Більшість річкових портів в Україні побудовано за радянських часів і терміново потребують модернізації та значних капіталовкладень. Вони є специфічними транспортними вантажопереробними комплексами, які містять в собі: порталні, плавучі крани вантажопідйомністю від 5 до 30 т, екскаватори, автокрани, авто- та електронавантажувачі та інші механізми; гідротехнічні споруди, включаючи причали та захисні споруди; портові акваторії з підхідними фарватерами; відкриті складські території та закриті склади; під'їзні автомобільні та залізничні шляхи; ремонтні майстерні та інші допоміжні об'єкти [12]. При достатній увазі, що приділяється річковим портам та іншій інфраструктурі внутрішнього водного транспорту України в спеці-

альній літературі, законодавчого визначення поняття «річковий порт» досі не вироблено, а щодо існуючих законопроектів про внутрішній водний транспорт розгорнуто «гарячі» дискусії [13].

Відповідно до проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а [14], річковий порт (термінал) – *суб'єкт господарювання будь-якої форми власності* (курсив автора. – О. С.), який на законних підставах використовує об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту для стоянки і обслуговування суден на річкових водних шляхах, обслуговування пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності (п. 36 ст. 1).

Альтернативним законопроектом 2017 року «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а-3 [15] передбачається, що «порт (термінал) внутрішніх водних шляхів – *майновий комплекс* (курсив автора. – О. С.), що включає технологічно пов'язані об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів. у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують стоянку та (або) обслуговування внутрішнього водного транспорту та пасажирів, проведення вантажних, транспортних, технологічних та (або) експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності» (п. 32 ст. 1).

Згідно із законопроектом «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах» [16], який Верховною Радою України у першому читанні було прийнято у листопаді 2010 р., річковий порт – *транспортний комплекс* (курсив автора. – О. С.), розташований на відведеній території та акваторії з установленними межами, призначений та обладнаний для обслуговування суден, пасажирів і вантажів, в якому надаються вантажні, експедиційні та інші послуги і забезпечуються безпечні умови плавання та стоянка суден;

Порівняння трьох визначень наочно свідчить про подібність останнього до визначення морського порту відповідно до Закону України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» [17], як визначених межами території та акваторії, обладнаних для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності (п. 6 ст. 1). Проте цей законопроект залишається без руху у Верховній Раді України від 2010 року і найбільший суспільний резонанс викликають сьогодні законопроекти № 2475а-3 та № 2475а. При цьому, на

наш погляд, позитивною рисою проекту № 4319 є присвячення його окремого розділу (IV) регламентації роботи річкових портів та визначенню особливостей функціонування річкового порту (ст. 16), поняття та функцій Державної адміністрації річкових портів (ст. 17), території та акваторії річкового порту (ст. 18), засад державного нагляду за безпекою судноплавства в акваторії річкового порту (ст. 19), повноважень капітана річкового порту (ст. 20), інфраструктури річкового порту (ст. 21), річкових зборів (ст. 22), засад господарської діяльності у річковому порту (ст. 23).

У проекті Закону України «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а спеціального розділу, присвяченого визначенню загальних засад діяльності річкового порту, не передбачено. Натомість по окремих статтях розпорошено його обов'язки: щодо розробки і видання Інформації із заходу до операційної акваторії та причальних споруд річкового порту (ст. 16), щодо забезпечення дотримання режиму охорони об'єктів інфраструктури, суден, пасажирів та вантажів відповідно до вимог законодавства та оприлюднення його вимог, що є обов'язковими для усіх фізичних та юридичних осіб (ст. 17), щодо забезпечення надання суднам під час їх стоянки біля його причальних споруд та в операційній акваторії послуг з приймання нафтозалишків з машинного відділення, лляльних (підсланевих) та стічних вод, судових відходів, залишків вантажу та сміття і у випадку здійснення вантажних операцій із рідкою нафтою та нафтопродуктами – забезпечення приймання з наливних суден нафтозалишків, пов'язаних із перевезенням нафти та нафтопродуктів в якості вантажу (ст. 24), щодо надання підприємству з обслуговування річкових водних шляхів інформацію за типовою формою про особливості заходу, виходу, плавання в операційній акваторії, маневрування та швартування, а також інші дані про організацію вантажних робіт, режим перебування в порту (терміналі), інші особливості забезпечення безпеки (ст. 26), щодо забезпечення безпеки судноплавства (ст. 66). Наведене характерне і для законопроекту № 2475а-3.

Суперечки щодо проектів законів №2475а та № 2475а-3 стосуються їх норм, які передбачають фінансування річкової інфраструктури, їх адміністрування, стимулювання конкуренції в річкових перевезеннях. Різниця також спостерігається щодо умов допуску суден під іноземними прапорами до перевезень внутрішніми водними шляхами України: норми проекту № 2475а допускають іноземний флот

для роботи на внутрішніх водних шляхах України на рівних умовах з українським прапором, а № 2475а-3 вводить заборону доступу флоту з іноземним прапором [18]. Прихильниками останнього, при зазначенні у ст. 3 «Принципи організації функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту» згадується про «виконання зобов'язань за міжнародними угодами України у сфері судноплавства внутрішніми водними шляхами..» (п. 11), проте не враховується, що Україною укладено угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах з Хорватією [19] та ФРН [20] і, як мінімум, для суден під прапорами цих держав заборона плавання буде суперечити нормам відповідних міждержавних угод. Розробники враховують цей факт та звертають увагу на ці угоди у нормах законопроекту Крім того, за прикладом угод про торговельне мореплавство [21], відповідних двосторонніх угод про судноплавство на внутрішніх водних шляхах може бути укладено зі значно більшою кількістю країн і заборону на іноземний прапор буде подолано (але з часом).

Також проектом (у ст. 41) підтверджується існуюче правило надання одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах [22]. Дійсно, якщо зміниться існуючий порядок допуску суден під іноземними прапорами до внутрішніх вод України (якими саме є внутрішні водні шляхи [23] та, відповідно, розташовані на їх річковій складовій, акваторії річкових портів), то виникає ряд загроз для вітчизняних суб'єктів господарювання через можливість наповнення цього ринку судами зі «зручною» реєстрацією. Проте, наявний також і вірогідний позитивний ефект: підведення до розуміння створення більш сприятливих умов реєстрації суден під український прапор, зниження строків та розмірів зборів за реєстрацію, відновлення суднобудівної галузі. Але це є можливим лише у віддаленій перспективі, досягнення таких результатів може виявитися дуже «болючим» та довгим процесом, що може або цілком знищити, або в остаточному підсумку значно «оздоровити» галузь.

Поряд з наведеним, під час обговорень та дискусій з приводу досліджуваних законопроектів практично не згадується про організаційно-правову форму річкових портів України, тоді як окремі автори звертають увагу на те, що на сьогодні тут існує значна законодавча невизначеність і будь-яке господарське товариство, у найменуванні

якого присутні слова «річковий порт», може функціонувати у цьому специфічному транспортному секторі. Річковими портами сьогодні є і публічні акціонерні товариства, і товариства з обмеженою відповідальністю, і дочірні підприємства державних підприємств. І тут звертає на себе увагу той факт, що стандарти або правила побудови, обладнання, забезпечення безпеки мореплавства, захисту навколишнього середовища тощо цих об'єктів (або суб'єктів) сьогодні в Україні відсутні [3]. Вони віддані на розсуд суб'єктам господарювання, що здійснюють діяльність у сфері річкового портового господарства, а окремі функції з підтримання їх працездатності та безпеки покладені на державне підприємство «Адміністрація річкових портів». Відповідно до інформації, розміщеної на його офіційному сайті, це підприємство є державним унітарним підприємством, яке діє як державне комерційне підприємство, засноване на державній власності, входить до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Підприємство створене 28 квітня 2005 року для забезпечення збереження та утримання в належному технічному стані річкових гідротехнічних споруд згідно з вимогами чинних нормативно-правових актів та найбільш ефективного використання державного майна, яке не ввійшло до статутних фондів річкових портів (гідротехнічних споруди, плавзасоби та інше майно) та надання відповідних послуг.

Державне підприємство «Адміністрація річкових портів» є єдиним підприємством державної форми власності в сфері річкового транспорту, яке за основними напрямками діяльності, що передбачені статутом, зобов'язане виконувати роботи пов'язані із: забезпеченням збереження і ефективного використання державних гідротехнічних споруд, пасажирського флоту та іншого державного майна, а також контролем за їх будівництвом, експлуатацією, ремонтом та модернізацією; стягненням та ефективним використанням річкових портових зборів в річкових портах; надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів річковим транспортом, буксирними та маневровими роботами, а також роботами, що пов'язані з навантаженням та розвантаженням вантажів, фрахтування суден для перевезення пасажирів, вантажів та інших цілей судноплавства на внутрішніх водних шляхах; здійснення інструментальних обстежень будівель та інших берегових об'єктів річкових портів; здійснення водолазних обстежень підводних частин гідротехнічних споруд річкових портів; виконанням всіх видів ремонтів, модернізації, реконструкції гідротехнічних конструкцій

та флоту річкових портів; визначенням перспектив і напрямків щодо організації робіт із забезпеченням науково-технічного розвитку, інвестиційної політики річкових портів; навантаженням та розвантаженням вантажів, наданням послуг з перевезенням пасажирів та вантажів річковим транспортом та для інших цілей судноплавства безпосередньо на внутрішніх шляхах України [24].

Таким чином, останнім часом здійснюються активні намагання визначення та законодавчого закріплення правового підґрунтя функціонування внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури. Вони не завжди є послідовними та комплексними, викликають багато суперечок, але свідчать про рішучу волю до вирішення болісних питань відродження галузі і, будемо сподіватися, врешті решт вчинять так необхідний сьогодні вирішальний вплив на створення сучасного європейського ринку річкових перевезень та визначать річкові порти у якості потужних логістичних центрів, що поєднають різні види транспорту та стануть ваговою складовою екологічної, послідовної та збалансованої транспортної політики України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Знатнов С. С. Глобализация транспортных связей как фактор модернизации речных портов России и их интеграции в систему транспортных коммуникаций // Вестник университета. (Государственный университет управления). 2016. № 4. С. 61-65.
2. Знатнов С. С. Речные порты России в условиях глобализации транспортных связей и усиления конкуренции на транспортных рынках: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – Москва, 2016. 149 с.
3. Тасліцький Г. Законодавча невизначеність річкових портів // Юридична газета online. 16 вересня 2015. URL: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/zakonodavcha-neviznachenist-richkovih-portiv.html>
4. Ключова Є., Бойко В. Актуальні проблеми регулювання діяльності внутрішнього водного транспорту // Підприємництво, господарство і право. 2016. № 11. С. 9-12.
5. Стратегічний план розвитку річкового транспорту на період до 2020 року, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 18.12.2015 р. № 543. URL: <http://mtu.gov.ua/files/Стратегія%20річкового%20Додаток%20до%20наказу%20543.pdf>
6. Аверочкіна Т. В. Портове право: навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання). – Одеса, 2017. 144 с. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/7246/Averochkina_Portove%20pravo.pdf?sequence=1&isAllowed=y

7. Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи розвитку. URL: <https://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajiny-problemy-i-perspektyvy-rozvytku/>
8. Омелян В. Відповідь Андрію Вадатурському. URL: https://lb.ua/blog/volodymyr_omelyan/360189_vidpovid_andriyu_vadaturskomu.html
9. Внутрішній водний транспорт України: проблеми і перспективи розвитку. URL: <https://provse.te.ua/2016/06/vnutrishnij-vodnyj-transport-ukrajiny-problemy-i-perspektyvy-rozvytku/> ; Два погляди на законопроект про внутрішній водний транспорт. URL: <http://logist.fm/news/dva-poglyadi-na-zakonoproekt-pro-vnutrishnij-vodniy-transport>
10. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, 2014 // Офіційний вісник України. 2014. № 75. Т. 1. Ст. 2125.
11. «Розвиток річкового транспорту у контексті реалізації євроінтеграційних планів України». Аналітична записка. URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1763/>
12. Порти України. URL: <http://subject.com.ua/technology/transport/165.html>
13. Володимир Омелян: Закон про внутрішні водні шляхи – ключ до розвитку річкових вантажних перевезень. URL: <http://nfront.org.ua/news/details/volodimir-omelyan-zakon-pro-vnutrishni-vodni-shlyahi-klyuch-do-rozvitku-richkovih-vantaznih-perevezhen>; «Річкова реформа» – ширма для офшорів? URL: <http://www.nibulon.com/news/novini-kompanii/richkova-reforma-shirma-dlya-ofshoriv.html>; Як вплине законопроект «Про внутрішній водний транспорт» на економіку України та аграріїв. URL: https://uifuture.org/uk/post/ak-vpline-zakonoproekt-pro-vnutrishnij-vodnij-transport-na-ekonomiku-ukraini-ta-agrariiv_382; Вадатурський А. Я устал от непрофессионалов во власти. URL: <http://logist.fm/publications/ya-ustal-ot-neprofessionalov-vo-vlasti>; Два погляди на законопроект про внутрішній водний транспорт. URL: <http://logist.fm/news/dva-poglyadi-na-zakonoproekt-pro-vnutrishnij-vodniy-transport>; Михайличенко К.М. Щодо ключових положень законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» в контексті реформування економіки України. URL: http://soskin.info/userfiles/file/2015/9-10_2015/Mikhailychenko.pdf; Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» пригальмовано. URL: <http://agreca.ua/priynyattya-zakonu-ukrayini-pro-vnutrishnij-vodniy-transport-prigalmovano>; Омелян В. Відповідь Андрію Вадатурському. URL: https://lb.ua/blog/volodymyr_omelyan/360189_vidpovid_andriyu_vadaturskomu.html
14. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України № 2475а. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230
15. Про внутрішній водний транспорт: проект Закону України № 2475а-3. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62046
16. Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах: проект Закону України № 4319. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=4319&skl=7
17. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. Ст. 65.

18. Як вплине законопроект «Про внутрішній водний транспорт» на економіку України та аграріїв. URL: https://uifuture.org/uk/post/ak-vpline-zakonoproekt-pro-vnutrisnij-vodnij-transport-na-ekonomiku-ukraini-ta-agrariiv_382
19. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, 2004 // Офіційний вісник України. 2007. № 2. Ст. 86.
20. Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, 1992 // Офіційний вісник України. 2006. № 41. Ст. 2774.
21. Додин Е. В., Кузнецов С. А., Аверочкина Т. В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании : учеб. пособие / Под общ. ред. С. В. Кивалова. – Львов: Сполом, 2009. 380 с.
22. Порядок видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 09.11.2012 р. № 665 // Офіційний вісник України. 2012. № 95. Ст. 3860.
23. Відповідно до ст. 6 Закону України від 04.11.1991 р. «Про державний кордон України» (Відомості Верховної Ради України, 1992, № 2, ст. 5).
24. Державне підприємство «Адміністрація річкових портів». URL: <http://www.arport.com.ua/index.php/pro-nas>

